MEMOIRE CONJOINT

A LA

COMMISSION PERMANENTE DU TRANSPORT

SUR LA

" PROPOSITION GOUVERNEMENTALE CONCERNANT L'ORGANISATION ET LE FINANCEMENT DU TRANSPORT EN COMMUN DANS LA REGION DE MONTREAL"

OCTOBRE 82

Préparé et présenté conjointement pour le compte des municipalités de:

- **Beauharnois**
- **Maple Grove**
- **Melocheville**
- **St-Timothée - village**
- **St-Timothée - paroisse**
- **Salaberry-de-Valleyfield**

PRESENTATION DES MUNICIPALITES COMPARAISSANTES

Les six (6) municipalités pour le compte desquelles le présent mémoire fut préparé, représente des territoires contigus au sud du Saint-Laurent et au sud-est de la région métropolitaine de Montréal. Elles font toutes partie de la MRC Beauharnois-Salaberry dont elles constituent le segment nord. Leur population totale s'élevait en 1981 à 47,403 habitants et leur territoire à 169,6 kilomètres carrés. L'évaluation foncière, sur la base de l'assiette élargie uniformisée, s'élevait pour la même années à 613, millions. Cette région est actuellement desservie, pour ce qui est du transport en commun, par la compagnie Metropolitain Provincial, propriété depuis 1980 de la CTCUM, pour ce qui est de sa liaison avec Montréal. Cette liaison est utilisée quotidiennement par plus de 500 personnes en plus de servir aux déplacements à l'intérieur de la région qui sont quelque dix fois plus nombreux.

Dans le projet faisant l'objet de la présente consultation, les six (6) municipalités qui présentent ce mémoire sont exclues du territoire de l'Office Régional de Transport (ORT) envisagé tout en se trouvant à sa périphérie immédiate.

INTRODUCTION

La proposition gouvernementale concernant l'organisation et le financement du transport en commun dans la région de Montréal, que nous désignerons désormais tout simplement comme "La Proposition", nous affecte de deux manières. En premier lieu, il y a l'effet direct du principe mis de l'avant selon lequel le transport en commun sur nos territoires devrait désormais être financé entièrement par les usagers, sans subvention provinciale, régionale ou même municipale, du moins en ce qui touche nos liaisons avec Montréal pour ce qui est de ces dernières. Les chiffres avancés par les fonctionnaires du Ministère du Transport, lors de la consultation estivale, sans répondre à toutes nos questions, permettent cependant de constater que l'effet probable de l'application de ce nouveau principe pourrait signifier l'augmentation entre 200% et 300% des tarifs en vigueur pour la liaison entre notre région et Montréal. Une telle hausse des tarifs aurait pour conséquence presque certaine l'abandon du transport en commun et des décisions,lourdes d'implications,de se relocaliser pour de nombreuses familles.

Etant donné notre faible poids relatif dans le bilan de fonctionnement du transport en commun dans la région de Montréal, nous n'avons guère d'espoir que l'objection que suscite chez nous cette conséquence de la Proposition suscite beaucoup de sympathie ni n'exerce un effet déterminant sur la solution finale. Nous voulons cependant souligner notre objection au début quitte à y revenir à la fin du mémoire en situant cette question dans un contexte plus large qui permettra, nous l'espérons, de comprendre que derrière cette conséquence - en apparence anodyne de la proposition pour tout autre que nous - se cache une conception de l'aménagement et du développement régional qui n'est pas dans le meilleur intérêt de la région de Montréal considérée dans son ensemble.

Il se dégage aussi de la Proposition un impact indirect sur une région comme la nôtre; cet impact comporte de nombreuses facettes qui font chacune l'objet d'une partie distincte de ce mémoire.

Premièrement, comme le gouvernement l'a fait remarquer avec justesse, la croissance des coûts du transport en commun a été excessivement rapide ces dernières années: comme tous les contribuables du Québec, même situés à l'extérieur de la région couverte par le futur organisme régional de transport et, à ce titre appelés à défrayer une partie de ces coûts, nous sommes intéressés au succès d'un effort pour contrôler et réduire la croissance excessive des coûts. Cette première partie de notre mémoire évalue la Proposition sous cet angle et elle formule des recommandations pour que les responsabilités soient clairement formulées et ne retombent pas sur notre région en cas d'échec, ne serait-ce que partiel, de cet effort de compression des coûts.

Deuxièmement, il est évident à la lecture du document de consultation que le gouvernement est déterminé à diminuer ou au moins à stabiliser sa propre contribution au coût du transport en commun. Nous examinons les conséquences de cette volonté politique de resserrement budgétaire sur la cohésion et l'évolution de l'ORT prévu et nous formulons des recommandations à cet effet.

Troisièmement, la proposition vise à introduire une distribution nouvelle du financement entre différentes sources y compris une catégorie nouvelle regroupant les "non-usagers" qui bénéficient néanmoins de l'existence du transport en commun. Nous applaudissons cette idée et nous formulons des recommandations pour en renforcer l'application.

Quatrièmement, la proposition comporte un projet de tarification interzonale et d'intégration tarifaire interréseau. Le premier principe, pour n'être pas mauvais en soi, renvoie néanmoins la balle à ceux

qui en feront l'application. Nous examinons les difficultés techniques de cette application; nous formulons à ce sujet des recommandations et nous attirons l'attention sur les conséquences simultanées de ces deux idées à la distribution, territoire par territoire, des avantages et des coûts de la réforme envisagée.

Cinquièmement, il importe de souligner derrière la proposition se trouve une conception du développement et d'urbanisation de la région de Montréal. L'aspect connu et avoué de cette conception réside dans la densification du territoire urbain par le freinage de l'étalement de la population. Cet aspect est celui qui intéresse directement la région métropolitaine de Montréal elle-même, mais il existe d'autres implications pour la région périphérique que nous voulons souligner et qui sont beaucoup plus contestables.

Sixièmement et finalement, nous discuterons brièvement de la structure et du territoire de l'ORT. Sur la structure, nos commentaires sont brefs, car, puisque nous en sommes exclus, celà ne nous regarde pas. Cependant, la délimitation de territoire nous importe et surtout les modalités de son évolution future. La conception qui a prévalu ici est celle du tout ou rien. C'est pour celà que toute subvention nous est refusée, mais il y a beaucoup à gagner dans une position plus souple comme celle que nous recommandons.

I - LA PROPOSITION: IMPACT SUR LE COUT DU TRANSPORT EN COMMUN DANS LA REGION DE MONTREAL

1.01 - Un objectif capital que la proposition n'aborde pas directement.

Il nous apparaît nécessaire de nous adresser d'abord et directement à cette question avant d'aborder les autres aspects de la réforme envisagée. En effet, le succès de l'ensemble de la réforme nous apparaît dépendre d'une façon cruciale de la capacité du nouveau régime envisagé d'assurer sur la croissance des coûts du système de transport en commun dans la région métropolitaine de Montréal, un contrôle tel que la croissance excessive observée durant les dernières années soit une chose du passé. Malheureusement, nous ne pouvons pas découvrir dans la Proposition telle que formulée, le contrôle des coûts comme un des objectifs qui sont poursuivis par le Gouvernement par cette réforme. Nous y trouvons bien (à la page 39), une énumération d'objectifs de caractère structurel tels que ceux d'assurer un meilleur contrôle sur les décisions quant au service à fournir par les élus municipaux, une meilleure répartition du fardeau de financement, etc... L'objectif du contrôle des coûts n'est cependant pas absent de la proposition mais il s'y trouve plutôt d'une manière implicite. Ainsi à la dernière section de la proposition intitulée "Les conséquences des mesures envisagées", nous trouvons l'affirmation suivante

(page 67) "Dans le cadre de la réforme proposée, un certain nombre d'éléments permet de croire que le coût global pourrait augmenter moins rapidement que dans un prolongement du statu quo". Dans une section antérieure, consacrée à une description de la situation actuelle, les motifs qui sont à l'origine de ce voeux de voir la croissance des coûts diminuer dans l'avenir, sont abondamment décrits puisque l'on y observe que la croissance des coûts pour la période 1977 à 1981 a atteint le chiffre remarquable de 20,2% de moyenne annuelle.

1.02 - Excès d'enthousiasme et artifice regrettable.

Cependant, après avoir glissé aussi légèrement sur une question aussi importante, la Proposition - peut-être par excès d'enthousiasme - se permet de sauter rapidement à des conclusions que rien ne justifie. En effet, si l'on consulte le tableau 8 à la page 68 de la Proposition, on constate que l'on établit ici l'évolution projetée des dépenses totales et de la contribution des partenaires au financement du transport en commun dans la région de Montréal pour la période 1982-1985 selon deux scénarios alternatifs. D'une part, l'on y décrit le régime actuel y compris le partage des coûts selon les règles actuellement en vigueur, et, d'autre part, on décrit le régime proposé avec, là aussi, le détail de la participation au

financement. Un examen sommaire de ce tableau laisse entrevoir que les différents partenaires au financement seront appelés à fournir un effort très raisonnable dans les coûts du transport en commun qu'ils devront assumer dans l'un ou l'autre cas. Sans expliquer comment, la Proposition affirme que d'ic 1985 le taux de croissance des dépenses du transport en commun tombera de 20% qu'il était en moyenne depuis 1975 à 10%. Mais ce n'est pas tout. Dans la préparation de ce document livré à la consultation populaire, le gouvernement s'est permis en artifice regrettable. En effet, comme le texte le précise d'ailleurs, on suppose tout à fait gratuitement que l'instauration du régime proposé résulterait en un taux de croissance des dépenses globales du transport en commun inférieur de 1% au taux moyen de croissance du coût d'exploitation que l'on observerait si le régime actuel demeurait en vigueur. Or, puisque le risque d'une croissance plus rapide des coûts existe quel que soit le régime il nous apparaît que c'est frôler la tromperie que d'attribuer au régime proposé un effet sur la croissance des coûts de nature à rendre cette réforme, pour cette seule raison, plus attrayante que ne serait le statu quo.

1.03 - <u>Un plan d'action inexistant</u>

Examinons donc un plus près de quelle manière le régime proposé pourrait avoir un effet à la baisse sur

le rythme de croissance des coûts. Examinons pour cela tour à tour chacun des mécanismes possibles. En premier lieu du côté des relations de travail, le système proposé ne change rien. On sait que ces coûts représentent quelque 75% des coûts de fonctionnement du système de transport en commun et il semble donc e ce côté que les mêmes forces qui ont dans le passé fait évoluer les conditions de travail et de rémunération à un rythme plus rapide que l'inflation pourront continuer de jouer dans le même sens et de la même façon. Pour ce qui est des immobilisations, le régime proposé implique le retour à la formule 60-40 pour le financement des infrastructures dites régionales (Métro, Métro de surface, trains de banlieues). Le document affirme sans le prouver qu'une participation restaurée à 40% de la part des municipalités dans les décisions relatives aux grandes infrastructures exercera un effet de freinage sur ces décisions et par implication sur le coût de la dette ainsi qu'éventuellement sur le coût de fonctionnement du réseau. A court terme, cependant, comme d'ailleurs le confirme un examen du tableau 8 contenu à la page 68 de la Proposition, un tel effet de freinage est peu susceptible de se faire sentir et il semble bien qu'il ne faut rien escompter de ce côté. D'ailleurs, encore une fois, il n'est nullement prouvé que le rythme d'exécution des grands travaux d'infrastructure du transport en commun ait été en quoique ce soit accéléré depuis le premier janvier 1980

par rapport à la moyenne des cinq années précédentes en dépit du fait que censément depuis cette date, la totalité des coûts d'immobilisation était assurée en théorie par le gouvernement provincial. Le régime proposé n'est évidemment pas susceptible d'influencer en quoique ce soit le taux général d'inflation ni, bien sur, l'évolution des taux d'intérêt. Nous voyons donc par ce tour d'horizon rapide qu'il ne faut pas compter sur aucun mécanisme nouveau mis en place par la Proposition, pour opérer un freinage au niveau des coûts.

1.04 - Les conséquences d'une déception

Sans vouloir jouer les prophètes de malheur, il est nécessaire de s'interroger brièvement sur les effets que pourrait avoir une déception relativement à la croissance des coûts envisagée. Les effets se feraient ressentir à la fois sur les tarifs-passagers et sur les déficits qu'auraient à assumer les municipalités.

Comme la Proposition incorpore l'exigence de voir à ce que la contribution totale provenant des usagers ne tombe pas en dessus de son niveau actuel ou même qu'elle s'accroisse, un échec dans la compression du rythme de croissance des dépenses, entrainerait des hausses de tarif sans commune mesure avec l'expérience historique des dernières années. Ainsi de 1977 à 1981 les tarifs ont subi une augmentation moyenne de 6,3% dans un contexte économique ou l'inflation approchait 9,75% de moyenne. C'est dire qu'en termes réels, les tarifs ont diminué depuis cinq ans. Malgré tout l'augmentation de l'achalandage (associé

d'ailleurs à une extension du réseau sous-terrain) ne fut que 4,3% annuellement. La Proposition prévoit un accroissement d'achalandage de 3% suite à l'adoption de la tarification interzonale et de l'intégration des réseaux, en une seule fois présumément. Il semble donc que la Proposition, même dans le contexte optimiste de ses projections de coût, envisage une augmentation annuelle des tarifs au moins égale à l'inflation projetée. Toute augmentation de coût au delà de ce qui est prévu se répercuterait donc plus que proportionnellement dans une hausse des tarifs plus rapide que le taux d'inflation de façon à permettre le maintien de la part des usagers dans le financement et de compenser pour la perte d'achalandage qui ne manquerait pas alors de se manifester.

Comme la part du financement devant être assumée par les municipalités et par la "région", est déterminée de façon résiduelle, ce que la Proposition passe sous silence, c'est que la totalité des risques d'un accroissement du déficit est à la charge des municipalités. Ce risque est très lourd et les conséquences financières pour ces dernières peuvent s'avérer énormes.

Le tableau suivant établit des projections de dépenses et de déficit pour la période 1982-1985. L'hypothèse "A" ne fait que projeter jusqu'à 1985 le taux de croissance des dépenses observé pour la période 1975-1981 (soit 20%); elle incorpore également l'effet d'une

croissance de la contribution des usagers et du gouvernement provincial (40% des revenus et 100% du service de la dette) conforme à la description du "régime actuel" inscrite dans la Proposition. L'hypothèse "B" diffère de la précédente seulement en égard à la subvention provinciale (40% des revenus et 60% du service de la dette). Enfin l'hypothèse "C" modifie la précédente en ce qu'on y suppose une hausse des tarifs suffisante (après baisse d'achalandage) pour maintenir constante la part des usagers dans le financement. On constate que dans toutes les hypothèses, le maintien de la tendance passée eu égard aux dépenses totales produit un accroissement des déficits devant être assumés localement de l'ordre de 40$ par année.

TABLEAU I

PROJECTIONS ALTERNATIVES DES DEPENSES

ET DES DEFICITS

(000$)

	1982	1983	1984	1985	Taux de Croissance annuel
Dépenses	653,803	784,564	941,476	1,129,771	20%
Déficit "A"	172,042	254,756	359,087	487,359	41%
Déficit "B"	202,504	290,064	399,115	530,839	46%
Déficit "C"	203,960	266,173	342,249	433,453	37%

N.B. - Les taux annuels d'accroissement des déficits sont tous calculés à partir du niveau de déficit enregistré sous le régime actuel pour l'année 1982.

L'hypothèse "C" suppose malgré ces déficits croissants une hausse des tarifs-usagers de plus de 20% annuellement. La baisse d'achalandage qui en résulterait pourrait-elle entraîner à son tour une baisse du rythme d'accroissement des dépenses? Oui, dans une certaine mesure mais il est notoire que dans un système caractérisé par des coûts élevés d'infrastructure et doté d'une capacité élevée et en croissance une diminution de l'achalandage contribue fort peu à diminuer les coûts de fonctionnement.

1.05 - Pour la périphérie: se prémunir contre le risque

Pour conclure sur ce sujet de l'augmentation des coûts, nous devons convenir qu'il est irréaliste de miser sur un ralentissement notable de leur augmentation. Ce qui est significatif ce n'est pas tellement le niveau absolu du taux de croissance car ce dernier est forcément relié au taux général de croissance des prix, c'est-à-dire à l'inflation, mais plutôt, l'augmentation relativement plus forte dans le passé des coûts du transport en commun par comparaison avec l'augmentation observée dans l'indice des prix à la consommation. Alors que de 1977 à 1981 l'indice des prix à la consommation a augmenté en moyenne de 9.75%, les coûts du transport en commun ont progressé à un rythme de 20,2%. Si l'inflation subit une baisse à 8%, n'est-il pas logique de supposer que nous connaîtrons au cours des prochaines années un accroissement du transport en commun s'approchant davantage de 16% que des chiffres

relativement optimistes mentionnés dans la Proposition? De toute manière, il nous apparaît de première importance que la Proposition soit accompagnée de plus d'une seule projection de coûts. En effet, si toute la consultation est basée sur une hypothèse trompeuse ou du moins exagérément optimiste quant à leur évolution, l'exercice en son entier est mal engagé et ne pourra produire que des déceptions.

On pourra nous demander pourquoi les municipalités situées hors territoire du ORT envisagé n'affichent pas envers cette question de coûts une plus grande indifférence. En effet, la Proposition nous exclut explicitement non seulement du territoire mais de toute responsabilité quant au financement du déficit des services de transport en commun sur le territoire en question. Une telle attitude de belle indifférence, serait cependant fort imprudente. Ce serait ignorer l'histoire récente de l'évolution des structures métropolitaines chargées d'assurer la coordination et le financement du transport en commun dans la région de Montréal. A mesure que les dépenses ont augmenté et avec elles, les déficits d'opération, le gouvernement du Québec a progressivement élargi le territoire destiné à supporter principalement via les taxes foncières, le fardeau financier additionnel. Pour l'instant, en vertu des critères passablement arbitraires, nos municipalités sont exclues

de ce territoire parce qu'il semble bien, si du moins les projections optimistes quant à la croissance des coûts se vérifiaient, que le territoire visé par le projet comporte une assiette fiscale suffisamment large pour assumer sans trop de difficulté le coût de ces déficits. Si cependant, on devait enrégistrer à ce sujet une déception importante, il y aurait fort à parier que les critères de délimitations territoriales de l'ORT se verraient subitement modifiées et que notre région se trouverait, comme par magie, incluse dans l'aire de service et de planification sans bien sûr oublier le financement. Cela serait désormais nécessaire pour assurer la cohérence et la solvabilité de l'ensemble.

L'ORT, puisqu'il faut appeler les choses par leur nom, est d'abord et avant tout un véhicule conçu pour assurer le financement de la dette découlant des travaux d'infrastructure pour le transport en commun de la région de Montréal et cela même rétroactivement. En effet, le gouvernement s'étant aperçu qu'il était allé trop loin en offrant d'assumer à 100% le service de la dette pour les travaux entrepris après le 1er janvier 1980, décide d'annuler rétroactivement cette décision d'ailleurs non encore appliquée, en substituant au 40% qu'il n'assumera désormais plus, un élargissement de l'assiette fiscale municipale consacrée à ce financement dans une proportion

de 49% soit de $35,858,000,000 à $53,483,000,000. Cet accroissement de l'assiette fiscale assujettie au financement de la dette des infrastructures de transport en commun est tout juste un peu supérieur à ce qui est nécessaire pour remplacer la participation du gouvernement du Québec qui sera désormais réduite à 60% du service de la dette de 100% qu'elle devait être depuis deux ans. Il ne reste donc qu'un léger coussin, à même cette assiette fiscale et sans augmentation de taxes, pour absorber toute déconvenue financière qui résulterait de l'accroissement des coûts de fonctionnement du réseau plus élevé que celui utilisé comme hypothèse de travail dans la présentation de la proposition gouvernementale.

Ces réflexions nous suggèrent donc les recommandations suivantes à la lumière, bien sûr, des préoccupations propres aux municipalités que nous représentons et qui, selon la Proposition sont pour l'instant exclues du territoire de l'ORT.

- Aucune modification du territoire de l'ORT par voie législative ou autrement ne devrait intervenir sans une consultation préalable et sans le consentement des municipalités visées par toute modification territoriale.
- Relativement aux services contractuels en dehors du territoire de l'ORT, fournis par une commission de

transport appartenant au territoire, outre les paiements, s'il en est, que les municipalités bénéficiaires pourraient être amenées à faire à cette commission de transport pour les fins desdits services et dûment stipulés dans le contrat qui les lie, que la loi exempte catégoriquement les municipalités hors territoire de toute participation au déficit d'exploitation et aux coûts des infrastructures.

- Dans l'éventualité de tout changement au territoire de l'ORT, que les déficits de fonctionnement et les coûts d'infrastructure financés par emprunts antérieurement à la date de ce changement territorial, soient exclus de la base de la répartition future dans la mesure où elles affecteraient les territoires nouvellement incorporés au territoire de l'ORT.

II - LA REDUCTION DES DEPENSES DU GOUVERNEMENT PROVINCIAL AU TITRE DU TRANSPORT EN COMMUN

2.01 Un objectif clair auquel nous souscrivons

La réduction des dépenses gouvernementales à titre du transport en commun constitue, dans le texte de la Proposition soumise à la consultation, un objectif beaucoup plus clair que le précédent. A la page 52 du texte de la Proposition, on lit en effet: "La participation du gouvernement a donc atteint un seuil critique qui dépasse ce que l'ensemble des citoyens, en particulier ceux de l'extérieur de la région de Montréal devraient financer". Il est donc clair, quelle que soit l'évolution future des coûts du système de transport en commun de la région métropolitaine de Montréal, que le gouvernement souhaite y effectuer une participation plus faible que celle qu'il a assumée jusqu'ici, ou du moins qu'il souhaite stabiliser à son niveau actuel, la cote-part du trésor provincial dans ce financement. Cet objectif serait réalisé de plusieurs manières.

En premier lieu, comme nous l'avons vu, le gouvernement ramène de 100% à 60% sa contribution au coût de la dette assumée pour financer les travaux d'infrastructures dites régionales. Il exclut également de son domaine d'intervention les transports en commun effectués à l'extérieur de la région métropolitaine relativement aux dépenses de fonctionnement. Enfin, il instaure un plafonnement de sa contribution de façon à ce que les subventions gouvernementales au fonctionnement ne puissent dépasser la contribution municipale, dans le cas des réseaux locaux, ou le total de la contribution municipale et régionale, dans le cas des réseaux à caractère régional.

Disons tout de suite et très clairement que nous sommes intéressés à cet objectif à titre de porte parole de contribuables situés en dehors de la région visée par la Proposition. Il est clair pour nous que ce sont les résidents de la région de Montréal qui bénéficient plus que proportionnelle-

de l'existence et du fonctionnement d'un réseau intégré de transport en commun sur l'Ile de Montréal et les territoires immédiatement avoisinants. L'existence d'un centre urbain métropolitain de l'importance de Montréal a naturellement des retombées économiques pour l'ensemble du territoire du Québec dont nous sommes tous conscients. Cependant, il nous paraît qu'un équilibre plus sain doit exister entre ce que, d'une part, les bénéficiaires immédiats contribuent au coût total, et ce que, d'autre part, les contribuables du Québec considérés dans leur ensemble, sont amenés à contribuer à ces dépenses à caractère régional.

2.02 Le financement régional: une pirouette comptable et une entorse à l'équité

Malgré notre accord de principe avec la proposition gouvernementale, nous ne pouvons pas souscrire à la proposition gouvernementale telle que formulée. En effet il semble que par un habile tour de passe-passe, la proposition donne l'apparence de permettre la réalisation de l'objectif de financement régional sans vraiment le faire de manière significative en terme de distribution effective du fardeau fiscal entre contribuables de la région et contribuables de la province considérée dans son ensemble. Qu'en est-il vraiment? Nous constatons que sur 54 millions de dollars de recettes prétendument "régionales" seuls 7 millions de dollars mérient véritablement ce titre.

Contrairement à l'impression créée par le tableau qui se trouve en bas de la page 67 de la Proposition, et si l'on tient compte que la taxe sur l'essence ainsi que les recettes des péages autoroutiers sont des recettes provinciales tout autant que le rendement de l'impôt sur le revenu des particuliers ou tout autre taxe prélevée par le Québec, et si l'on fait la correction appropriée aux chiffres fournis par ce tableau pour réfléter ce fait indiscutable, comme le montre le tableau 2, on découvre que

la part relative du gouvernement du Québec dans le financement envisagé, se voit non pas réduite de 42% à 37% mais plutôt majorée de 42% à 44%. Seule la taxe sur le stationnement, évaluée à 7 millions, soit environ 1% du financement total, constitue une source nouvelle de financement appartenant à proprement parler au palier régional. La part des usagers des municipalités et du gouvernement provincial se trouverait donc virtuellement identique à celle que l'on observe aujourd'hui. Et encore il s'agit là d'une taxe, la taxe sur le stationnement, qui semble reposer presqu'entièrement sur la ville de Montréal proprement dite.

TABLEAU 2

PARTENAIRES SANS LE FINANCEMENT	SITUATION ACTUELLE	SITUATION PROPOSEE APRES CORRECTION
USAGERS	208 (32%)	209 (32%)
MUNICIPALITES	159 (24%)	153 (23%)
GOUVERNEMENT	274 (42%)	289 (44%)
a) Subventions Directes	274 - (42%)	242 - (37%)
b) Recettes Affectées	n.a. - -	47 - (7%)
REGION	n.a. -	7 (1) (1%)
CN-CP	13 (2%)	n.a. -
TOTAL:	654 (100%)	658 (100%)

N.B. (1) Cet estimé du produit de la taxe sur le stationnement est contenu dans la Proposition - Tableau 6, p. 58.

Le solde des recettes dites "régionales" ne consiste qu'en une simple affectation au transport en commun de la région métropolitaine de Montréal des certaines recettes fiscales actuelles du gouvernement provincial. En effet la proposition suggère de prélever à même les revenus actuels générés dans les postes de péage autoroutiers de la région métropolitaine une certaine partie arbitrairement déterminée et suggère également que le gouvernement remette à l'organisme régional une partie de ses revenus provenant déjà de la taxe sur l'essence qui continuerait à être prélevée à un taux uniforme à travers la province en dépit de ce prélèvement pour des fins régionales.

Une telle façon de créer à partir de rien des sources de financement dites "régionales" ne saurait constituer une réponse adéquate au problème posé par le gouvernement lui-même. En fait loin de constituer un fardeau additionnel pour les résidents de la région métropolitaine de Montréal, l'effet net d'un tel prélèvement de certaines recettes provinciales et leur affectation à des dépenses qui bénéficient une région donnée, constitue non pas un alourdissement, mais plutôt un allègement du fardeau fiscal des contribuables de la région de Montréal. En effet le Trésor provincial étant appauvri des sommes qui sont attribuées à la région pour des fins régionales, devra trouver ailleurs le financement nécessaire pour assumer le coût de services, aux carrément provinciaux, tels que l'éducation, la santé, l'administration de la justice, l'aide sociale, etc... Lorsque l'on considère ces dépenses provinciales, dont les citoyens de Montréal et de la région immédiate bénéficient autant, si non plus, que les citoyens des autres régions en raison même de leur meilleure accessibilité pour les résidents de Montréal, il nous faut conclure que la contribution qu'ils feront aux services provinciaux sera inférieure à celle que feront les résidents des régions comme

celle que nous représentons, pour ne citer que cet exemple. Loin d'améliorer l'équité du régime financier propre au système de transport en commun, la proposition s'en éloigne carrément.

Cette proposition de financement régional, même issue d'une idée bonne et que nous approuvons en principe, devient dans son application à peine plus qu'un simulacre. Au lieu de cette pirouette comptable, nous croyons qu'il est important qu'un effort vigoureux soit fait pour identifier les avantages reçus par la région métropolitaine et pour prélever une part raisonnable qui s'ajouterait au fardeau fiscal général plutôt que de s'y substituer. Il nous semble aussi que le taux de ces taxes régionales devrait être déterminé régionalement plutôt que par le gouvernement du Québec, en fonction d'un objectif et de responsabilités de financement précisés dans la loi mettant sur pied cette ORT.

2.03 La coupure des subventions gouvernementales

Ayant démontré aussi peu de vigueur pour dénicher des sources de financement régional vraiment significatives, la Proposition s'en remet donc exclusivement aux coupures de subventions gouvernementales pour atteindre son objectif. La véritable alternative à ces subventions réside encore ici dans un accroissement du financement en provenance des municipalités.

Nous estimons à un peu moins de $200 millions, sur une période de 4 ans, les économies qui découleront par le Trésor provincial du retour à la formule antérieure du financement du service de la dette pour les infrastructures majeures du transport en commun. Il s'agit d'une réduction approximative d'un septième du total des subventions provinciales à prévoir pour la même période. Il serait heureux que le gouvernement du Québec puisse économiser une pareille somme sans créer une situation intolérable pour les municipalités mais considérant ce que nous avons observé à la sec-

tion précédente, une si heureuse coincidence nous laisse songeurs.

La coupure de subventions la plus brutale est sans contredit celle qui s'applique aux régions excentriques telles que la nôtre. L'abandon complet de toute subvention gouvernementale sous prétexte que les liaisons entre ces régions et le centre-ville métropolitain constitue du "transport interurbain" ne permet qu'une économie insignifiante au titre de la subvention gouvernementale (de l'ordre de moins de $200,000. au titre du fonctionnement) alors qu'elle résultera en une augmentation qui selon les données fournies au moment de la consultation estivale et selon nos calculs pourraient atteindre près de 300%.

Cette hausse spectaculaire des coûts pour l'usager ne constitue pas le seul problème posé par la perte de toute subvention pour le service entre notre région et le centre ville de Montréal. Plusieurs difficultés techniques seront provoquées au sujet desquelles la Proposition est muette. Ainsi, il semble que rien ne pourrait empêcher nos résidents de se rendre au point le plus rapproché compris à l'intérieur du territoire de l'ORT (disons à Chateauguay) et d'emprunter à cet endroit le transport en commun subventionné vers le centre-ville métropolitain. S'il en est ainsi, à la charge de qui sera le déficit de fonctionnement imputable à l'achalandage ainsi engendré? Ou au contraire, faut-il prévoir à la frontière de l'ORT un contrôle de résidence lors de l'achat des cartes d'abonnement? Un tel contrôle serait odieux et transformerait presque le territoire de l'ORT en un pays distinct. Si par contre, nos résidents avaient un accès non discriminatoire au réseau métropolitain, comment faut-il interpréter l'invitation que nous fait le gouvernement d'avoir recours, alternativement, à des transporteurs privés. Tout déplacement de

notre région vers la métropole comprendrait nécessairement deux segments: un à l'intérieur et l'autre à l'extérieur du territoire de l'ORT. Un transporteur privé de notre choix qui se substituerait à la CTCUM pour assurer cette liaison pourrait-il compter sur une subvention de l'ORT pour le "segment intérieur" de son trajet total? Si non comment espère-t-on pouvoir intéresser des transporteurs privés à un tel service alors que l'alternative sus-mentionnée du transbordement à la frontière demeure possible?

Il reste enfin, sous la rubrique des coupures de subventions gouvernementales, le plafonnement des subventions au fonctionnement (subventions égales à 40 pour cent des revenus tirés des usagers) de façon à ce que ces subventions ne dépassent jamais la contribution des municipalités et de la "région", plus simplement, du déficit comptabilisé près la subvention provinciale elle-même. Nous verrons dans la section suivante que ce plafonnement est un faux plafonnement: au lieu de lui permettre de jouer l'ORT agira rationnellement en limitant la hausse des tarifs de manière à garantir un niveau de déficit suffisamment élevé pour ne rien "perdre" de la subvention gouvernementale.

En somme si on peut croire que le gouvernement réussira en effet à faire des économies ce sera presque seulement en diminuant sa prise en charge du service de la dette. N'ayant pas réussi à identifier des sources nouvelles de financement pour la "région" ce sont les municipalités qui écoperont de ce nouveau fardeau. Les moyens mis en place tels l'affectation de certaines recettes fiscales provinciales, l'arrêt des subventions à la périphérie et un plafonnement aux incidences paradoxales nous éloignent tous du souci d'équité et d'efficacité qui devrait inspirer le gouvernement dans cette réorganisation.

Dans ce contexte, nous formulons donc les recommandations suivantes:

- Que les recettes régionales soient constituées par des prélèvements additionnels aux impôts provinciaux et trouvant leur assiette dans la région correspondant au territoire de l'ORT qui s'ajouteraient aux autres taxes locales et provinciales que doivent assumer les contribuables de ces territoires. De cette manière, ces taxes auraient une signification réelle plutôt que seulement symbolique.

- Que le taux des prélèvements régionaux soit déterminé régionalement par la structure mise en place pour la coordination, la planification et le financement du transport en commun plutôt que par le gouvernement du Québec.

- Que la responsabilité régionale de financement soit identifiée clairement dans la loi et que les pouvoirs d'effectuer certains prélèvements fiscaux soient également précisés quant à leur nature mais non quant à leur montant.

- Que l'exclusion des régions périphériques du champ d'application des subventions gouvernementales soit reconsidérée en égard à son coût proportionnellement minime, et ses effets différentiels sur les tarifs.

III - LA REDISTRIBUTION DES BENEFICES ET DES COUTS DU TRANSPORT EN COMMUN PAR CATEGORIE DE "BENEFICIAIRES"

3.01 Application arbitraire d'un principe théoriquement valable

Le principe du financement des services publics en fonction des bénéfices reçus, est un concept valable, souvent utilisé, conforme dans la plupart des cas aux notions d'équité dans la répartition du fardeau économique résultant de la production de services publics surtout lorsque ceux-ci entraînent des bénéfices personnalisés et individualisés pour certaines personnes ou certains groupes. Cependant, c'est également un principe qui ne veut rien dire à moins qu'on le précise et que l'on évalue systématiquement les bénéfices dont il est question et sur lesquels on veut baser une répartition des coûts.

Ainsi la décision du gouvernement de ne pas voir augmenter sa part (32%) est purement arbitraire dans ce contexte et ne découle nullement d'une tentative d'évaluer les retombées économiques pour l'ensemble du Québec de l'existence du transport en commun dans la région métropolitaine de Montréal. Le désir du ministre des Finances de limiter les dégâts quant à son budget découlant de l'accroissement rapide des coûts du transport en commun à Montréal, est compréhensible mais n'a strictement rien à voir avec le principe des bénéfices perçus par l'ensemble du Québec.

Une autre illustration d'arbitraire se trouve dans le plafonnement à 10% de la contribution des non-usagers; automobilistes et entreprises. Nous avons souligné ailleurs le caractère artificiel au point de vue de leur impact "régional", de la plus grande partie des prélèvements qui seraient effectués sur cette catégorie de bénéficiaires indirects. A supposer cependant qu'une charge appropriée et supplémentaire à la fiscalité normale puisse être ima-

ginée et appliquée, à quoi sert exactement cette limite de 10%? Il nous semble possible d'être plus rigoureux et systématique dans l'évaluation des bénéfices indirects qu'on leur impute et, alors, de deux choses l'une: Ou bien ces bénéfices s'avèrent inférieurs à 10% et la limite en question est superflue, ou bien les bénéfices en question dépassent 10%, mais il apparaît temporairement inaceptable de vouloir leur en faire assumer une part aussi importante dès le début. D'ailleurs, pourquoi limiter à ces seules deux classes les bénéfices indirects du transport en commun? Les industries du camionnage et du taxi bénéficient elles aussi, et probablement même davantage, de la réduction de la congestion attribuable au transport en commun: cependant, la proposition gouvernementale les passe toutes les deux sous silence.

3.02 Définir correctement l'assiette de la taxe sur le stationnement

La proposition donne fort peu de précisions quant à l'assiette d'application de la taxe sur le stationnement. Il semble important ici de préciser que cette taxe devrait être conçue de manière à tomber exclusivement (du moins dans toute la mesure du possible) sur ceux qui utilisent leur voiture aux heures de pointe pour se rendre à leur travail, mais non pas sur d'autres catégories de personnes qui stationnent leur voiture au centre ville. En effet, il serait même contraire à la politique de densification du centre ville d'imposer une taxe sur le stationnement des véhicules automobiles qui appartiennent aux personnes qui résident à proximité de leur travail dans le centre-ville même et il serait tout aussi injuste d'imposer une taxe sur le stationnement de personnes qui viennent des quartiers excentriques ou de la périphérie de la région métropolitaine non pas quo-

tidiennement pour des raisons de travail, mais de façon occasionnelle pour bénéficier des services qui s'y trouvent et en dehors des heures de pointe. Quant à la participation supposée des entreprises au financement du coût de stationnement pour leurs employés, le raisonnement utilisé semble assez étroit. En effet, ces entreprises bénéficient d'un bassin de main d'oeuvre spécialisée et large, quel que soit le mode de transport utilisé par leurs employés, y compris le transport en commun et il semblerait plus approprié de les inclure dans le partage des coûts du transport en commun selon une formule qui n'établirait aucune discrimination entre les différentes façons pour leur main d'oeuvre respective de se rendre à leur travail que ce soit par le transport en commun lui-même, l'automobile ou tout autre mode. Enfin, l'idée de restreindre à ceux qui utilisent les stationnements du Centre-ville seulement, la contribution au coût du transport en commun, ne réflète pas adéquatement la contribution à la congestion des artères donnant accès au centre-ville dont se rendent responsables non seulement ceux qui se rendent jusqu'au centre, mais également ceux qui ne font qu'utiliser les axes de communication pour avoir accès à une autre partie de la périphérie. Ainsi, des citoyens de Brossard, qui se rendent travailler à Lachine en utilisant des véhicules automobiles contribuent tout autant à la congestion du pont Mercier que les automobilistes de Chateauguay se rendant au centre-ville.

3.03 <u>La participation des usagers: un objectif confus et des modalités d'application intradictoire</u>

La proposition gouvernementale est équivoque quant à la part des coûts totaux du transport en commun que le gouvernement souhaite voir absorber par les usagers. On note dans le texte de la proposition l'observation selon laquelle le pourcentage actuellement observé

soit environ 32%, est assez bas du moins par comparaison avec la pratique observée dans d'autres villes. On trouve également la suggestion non chiffée à l'effet que ce pourcentage devrait, à l'avenir, augmenter. Il nous semble particulièrement important que toutes parties intéressées s'entendent clairement à ce sujet. Pour notre part, constatant que l'intention du gouvernement est de voir assumer par les usagers dans la région "D" la totalité des coûts du transport en commun, nous estimons qu'une justice élémentaire entre les résidents de la région métropolitaine de Montréal et les habitants du reste du Québec, suppose que les usagers du transport en commun dans le territoire de l'ORT envisagé en viennent à assumer dans un délai relativement court, une proportion égale à la moitié du total des coûts de fonctionnement et du service de la dette combinés. Malheureusement, nous constatons après une lecture attentive du projet, qu'un des éléments de la Proposition gouvernementale empêchera, si elle est adoptée, que les tarifs pratiqués à l'intérieur du territoire de l'ORT puissent jamais atteindre une telle proportion. En effet, la proposition gouvernementale contient une disposition nouvelle par rapport à la situation actuelle, en vertu de laquelle la subvention gouvernementale aux dépenses de fonctionnement égale à 40% des revenus provenant des usagers, ne puisse en aucun cas dépasser le total des subventions municipales et régionales, c'est-à-dire en définitive du déficit après la prise en compte de la subvention provinciale au revenu. Si jamais l'ORT décidait donc de majorer les tarifs de manière à faire assumer aux usagers une proportion égale à 50% des dépenses totales du système, cet organisme se rendrait vite compte que les sacrifices additionnels qu'ils demandent aux usagers sont faits en pure perte ou, plus exactement, au seul bénéfice du Trésor Provincial. Ce que ce plafonnement vient effectivement limiter, ce

n'est donc pas, contrairement à ce que l'on pourrait en penser, le montant total des subventions provinciales, mais plutôt la contribution totale que les usagers peuvent être appelés à faire au financement des services qui leur sont destinés à travers une majoration des tarifs. Ce que cette mesure de plafonnement garanti donc par contre, c'est que le déficit des commissions de transport en commun de la région métropolitaine de Montréal ne seront jamais moins élevés qu'à l'heure actuelle, quel que soit leur succès à limiter l'augmentation des dépenses et quel que soit leur courage dans l'augmentation des tarifs pratiquée.

A la lumière de ces observations, nous formulons donc les recommandations suivantes:

- Que les bénéfices indirects qui servent de base à la contribution imposée aux automobilistes, aux entreprises, et à d'autres utilisateurs de la voie publique, soient évalués de façon plus rigoureuse que celle envisagée dans la proposition gouvernementale et que ces évaluations servent de guide dans l'établissement de telles contributions.
- Que le plafonnement de la subvention provinciale au coût de fonctionnement des réseaux locaux et régionaux soit éliminé ou du moins modifié de manière à ne pas récupérer la totalité du revenu additionnel produit par des hausses de tarif permettant un financement par les usagers jusqu'à concurrence de 50% du coût total.

IV - LA TARIFICATION INTERZONALE ET L'INTEGRATION TARIFAIRE INTER-RESEAU

4.01 La tarification en fonction des coûts: quels coûts?

Là ou le principe du "Bénéfice reçu" reçoit le plus clairement son application c'est dans l'adoption d'une structure tarifaire faisant dépendre le prix du transport à l'usager de la distance parcourue, quel que soit le mode utilisé, selon une grille unique. Comme il n'y a aucun moyen d'évaluer l'utilité subjective des usagers en fonction de la distance, c'est en définitive un principe de tarification en fonction du coût du transport qui nous est proposé. La tarification envisagée implique un tarif proportionnel au coût du transport selon la distance parcourue.

Malheureusement, le concept de "coût du transport" n'est pas simple, et le projet ne fait rien pour le préciser. S'agit-il du coût moyen par kilomètre ou du coût marginal? S'agit-il du coût de fonctionnement ou du coût global y compris l'amortissement de l'infrastructure? Puisque différents modes ou vecteurs ont des caractéristiques de coûts différentes (Train, métro de surface, autobus exprès, autobus urbain, métro en tunnel...) quelles hypothèses de pondération devront être utilisées dans l'évaluation d'une fonction composite des coûts du système? Aucune de ces questions n'est abordée. Leurs réponses sont supposées connues alors qu'elles ne le sont pas. L'intention même de les étudier et de les reviser en permanence dans l'ajustement périodique des tarifs est absente. A la place d'indications objectives et rigoureuses, le projet suggère une structure tarifaire qui n'a que la prétention d'être l'application d'un principe sans pouvoir l'être vraiment.

Pourtant l'équité du système entre classes différentes d'usagers dépend de la correction avec lequel le principe sera appliqué. Ainsi

à l'examen du tableau 7 à la page 64 de la Proposition, on peut constater des disparités troublantes que le modèle de tarification inter-zonale ne permet pas d'expliquer. Ainsi, la tarification inter-zonale semble basée sur la distribution des coûts variables par kilomètre desservi alors que la différentiation des tarifs, par territoire, semble plutôt basée sur une distribution des coûts fixes par passager à l'intérieur de chaque territoire. Ce dernier principe résulterait en un coût différent pour des services sur des distances identiques, dont la signification est loin d'être claire. Au moment de la consultation (nous ne savons si c'est par erreur) un fonctionnaire du ministère des Transports nous a expliqué que ces différences énormes dans le coût d'un même trajet selon sa direction, est attribuable au désir du ministère des Transports de compenser pour les résidents des zones de plus en plus excentriques pour le fardeau fiscal plus léger qu'ils ont à assumer au titre de l'impôt foncier. Cette réponse semble négliger un détail important soit l'élargissement du territoire qui servira d'assiette fiscale pour le financement de 40% des coûts d'infrastructure qui jusqu'à récemment devraient être assumés par le gouvernement du Québec et ignore également les disparités dans les services municipaux qui expliquent pour une part ces disparités de fardeau fiscal. Nous rejetons ce raisonnement tout aussi vigoureusement que nous rejetons l'aspect discriminatoire de la grille tarifaire suggérée au tableau 7 de la Proposition.

4.02 La tarification et la rationalisation des décisions individuelles et collectives

Au delà de la question de l'équité qui a, nous nous permettons d'insister là-dessus, une importance cependant décisive, se trouve également une question d'efficacité, de rationalisation des choix pour l'ORT d'une part, mais aussi pour l'ensemble des usagers. La réforme du financement et de la tarification du transport en commun dans la région de

Montréal devrait s'inspirer du désir de voir la part de chacun et la structure des tarifs ajustées de telle façon que chaque bénéficiaire et chaque classe d'usagers contribuent dans une proportion identique aux coûts qu'ils génèrent pour l'ensemble du système. Si l'on s'écarte de ce principe, celà signifie tout simplement que certains usagers seront découragés d'utiliser un système alors qu'on leur charge un prix qui dépasse ce qu'il en coûterait pour leur donner le service, alors que d'autres usagers utilisent et grèvent la capacité du système de transport sans contribuer dans une proportion égale aux coûts qu'ils engendrent ainsi. Les décisions qui résultent d'une telle situation à la fois pour la collectivité et pour chacun des individus contribuent à diminuer le bien-être et la richesse collective de même que ceux des individus.

4.03 La modification des tarifs: répartition inégale des avantages et des coûts sur le territoire

Cette question d'équilibre entre les divers bénéficiaires, les différentes classes d'usagers, et les différentes zones ou régions à l'intérieur du territoire de l'ORT est une question qui nous préoccupe considérablement et pour lequel la proposition ne formule pas de solution adéquate. Par exemple, il semble découler de la proposition d'intégration tarifaire inter-réseau, que le bénéfice que retireront différentes régions à l'intérieur comme à l'extérieur du territoire envisagé pour l'ORT, seront fort différents d'une région à une autre. Le document de consultation, suggère que le coût de l'intégration tarifaire inter-réseau sera de l'ordre de 24,4 millions de dollars la première année. Les bénéfices de coûts additionnels assumés par l'ensemble du système iront de façon disproportionnée aux résidents de Laval, de même qu'aux résidents de la rive-sud immédiate de Montréal. Ces bénéfices pour deux régions bien spécifiques devront être compensés par une hausse du fardeau fiscal ou pour une hausse du tarif

généralement applicable à l'ensemble des usagers ou à l'ensemble des contribuables de toute la région ou même de toute la province. Pour les régions excentriques comme la nôtre, nous nous trouvons triplement pénalisés. En effet, l'adoption d'une tarification proportionnelle à la distance aura un impact particulièrement considérable en termes absolus dans une région excentrique. L'abandon de toute subvention provinciale ou régionale au coût de fonctionnement du transport en commun dans notre région constituera une autre pénalité. Enfin, le coût que représente l'intégration tarifaire inter-réseau dont notre population ne bénéficiera que de façon infime, devra être compensé par une hausse du fardeau fiscal général que nous aurons à supporter. Il semble qu'une meilleure attention devrait être apportée à mieux équilibrer la balance des coûts et des avantages qui frappent en vertu de la Proposition chacune des régions qu'elle vise. A la lumière de ces observations, nous formulons donc les recommandations suivantes:

- Que les décisions de l'ORT relativement au tarif soient assujetties à la Régie des Transports et que celle-ci soit dotée des ressources nécessaires pour évaluer ou contrôler l'évaluation des bénéfices et des coûts soumis par l'ORT dans tous les cas où une municipalité sise à l'intérieur aussi bien qu'à l'extérieur du territoire est affectée par une décision tarifaire de l'ORT, et qu'elle désire s'y objecter.

V - L'OPTION DE DEVELOPPEMENT SOUS-JACENTE AU PROJET

Le gouvernement dans cette proposition réaffirme sa volonté de limiter l'étalement urbain, d'augmenter la densité de peuplement de l'Ile de Montréal. Cette vision de l'urbanisation d'une zone métropolitaine n'est pas dénuée de justification, mais elle comporte toutefois une carence sérieuse qu'il nous importe de souligner. Avant cependant de passer à ces objections, qu'il nous soit permis de souligner qu'il n'est pas du tout évident que le véritable effet de cette réforme envisagée, y compris la tarification interzonale et l'intégration tarifaire des réseaux, aille dans le sens voulu par le gouvernement. Nous avons déjà noté que les avantages les plus grands découlant de cette réforme seront ressentis dans la ville de Laval et sur la rive-sud immédiate de Montréal. Lorsqu'on ajoute l'effet de ces règles tarifaires à l'impact prévisible qu'auront sur le fardeau fiscal des résidents des municipalités de la région métropolitaine, la diminution du financement provincial au titre du service de la dette (une économie sur 4 ans de l'ordre de 200 millions de dollars), il n'est pas du tout évident que l'étalement soit freiné mais il est au contraire assez probable que le gouvernement produit ainsi les facteurs d'un encouragement additionnel à l'étalement et à la dispersion de la population.

Ceci étant dit, considérons pour un instant le problème sous un angle plus large. Des chercheurs qui se sont penchés sur les caractéristiques du développement de la zone métropolitaine de Montréal et de ses environs, en sont venus, il y a longtemps déjà à des constatations importantes. Ces constatations prennent encore plus de relief lorsque l'on compare l'aglomération métropolitaine de Montréal à celle de Toronto. Il ne suffit pas en effet de préciser des objectifs pour

la région de Montréal proprement dite, considérée dans un sens étroit. Il faut également s'interroger sur les relations qu'entretient ou que devrait entretenir la région métropolitaine avec un certain nombre de villes satellites qui l'entourent. Nous pensons ici à l'ensemble des villes y inclus Salaberry-de-Valleyfield, St-Jean, St-Hyacinthe, Joliette, et St-Jérôme. Il nous semble qu'il serait convenable et entièrement compatible avec le projet de densification de la zone métropolitaine proprement dite que le gouvernement encourage le développement de ces villes satellites qui peuvent utilement et économiquement compléter le rôle moteur de Montréal dans le sens d'un développement harmonieux du Québec. Dans un tel contexte qu'il serait inapproprié de développer plus longuement ici et auquel il est facile de référer le lecteur, le gouvernement se doit de formuler une politique et des moyens d'action appropriés de manière à mieux articuler le genre de relations (et donc de communications) qui devraient exister entre le centre métropolitain et les villes satellites sus-mentionnées. Le transport en commun se réfère essentiellement au transport des personnes mais comme on le sait, le mouvement des personnes est un substitut au mouvement des biens. Autrement dit, la décentralisation de l'activité économique dans les villes satellites est une alternative valable, concrète et réaliste à un développement industriel centré exclusivement sur l'ile de Montréal et sa région immédiate mais utilisant sa périphérie seulement à titre de dortoir.

Il n'est pas facile de situer la Proposition y compris ses plus vastes ambitions d'influer de façon permanente et décisive sur le type et l'orientation du développement urbain dans l'ensemble de

la région de Montréal, dans le contexte d'un schéma d'aménagement plus large qui tiendrait compte non seulement des intérêts légitimes de la région métropolitaine elle-même, mais également des perspectives de développement, des aspirations, mais aussi des besoins propres à la région périphérique.

Sans que cette supposition ne soit interprétée comme une admission de notre part du bien-fondé des jugements de valeur qu'elle suppose, supposons cependant que le gouvernement soit justifié dans sa décision de décourager le maintien du transport en commun entre la périphérie et la région métropolitaine de Montréal. Eu égard à l'évolution des coûts de l'énergie, de l'inflation qui frappe singulièrement les travaux d'infrastructure nécessaires au transport en commun, on pourrait croire que l'avenir du transport en commun pour assurer ce type de liaison, soit irrémédiablement compromis. Celà étant dit, cependant, une véritable politique de développement régional et d'urbanisation, ne peut s'arrêter là. Il faut encore préciser en quoi le rôle de la région périphérique devra se transformer, quels moyens seront pris pour assurer ce développement, et comment ces moyens seront mis en oeuvre.

Il y a longtemps, que des observateurs qualifiés du type d'implantation urbaine dans la grande région de Montréal et des relations existant entre la région métropolitaine et les villes satellites qui se trouvent à sa périphérie, ont noté la faiblesse particulière de l'espace polarisé centré sur Montréal par comparaison à l'espace polarisé qui est dominé par la plupart des autres grandes zones métropolitaines du continent nord-américain. Jusqu'à maintenant, il semble que Montréal, l'Ile tout comme la Ville, n'ait pas su rayonner avec suffisamment de force

pour insufler à la zone périphérique qui les entoure et aux villes qui y sont situées, telles que Joliette, St-Jérôme, St-Jean, St-Hyacinthe et, bien sur, Valleyfield, le dynamisme économique et démographique qui caractérise les villes analogues situées dans une position comparable par rapport à d'autres centres métropolitains et en particulier, par rapport à la ville et la région immédiate de Toronto.

La décision que semble s'apprêter à prendre le gouvernement et qui vise à nous couper à toutes fins pratiques, du moins sur le plan du transport en commun, d'un accès facile et à coût modique au centre de l'agglémoration métropolitaine, ne constitue qu'une réaction négative envers l'ensemble de cette question. Il importe qu'au plus tôt le gouvernement du Québec situe ce volet négatif dans un tableau plus large de plan d'action visant à valoriser la périphérie de Montréal. Le gouvernement veut décourager le transport en commun entre nous et Montréal, soit, mais que par contre il se penche au plus tôt sur les difficultés d'accès et de communication entre notre région et le centre métropolitain lui-même. Les autres dimensions auxquelles nous songeons, font également partie des compétences du gouvernement du Québec. Citons par exemple l'insuffisance notoire du réseau autoroutier permettant de relier Valleyfield au centre-ville métropolitain de même qu'aux autres villes satellites de la périphérie. (Nous songeons ici en particulier à la suspension du prolongement de l'autoroute 30 vers Valleyfield). Nous songeons également à la tarification du réseau téléphonique qui fait de notre région une zone qui n'est accessible qu'au titre du service interurbain grevant ainsi de manière signi-

ficative les petites entreprises qui pourraient vouloir s'installer dans notre région tout en bénéficiant d'un accès commode et modique à l'ensemble du marché de la région métropolitaine. Nous songeons également à la réglementation du transport par camion qui devrait faire l'objet d'un examen attentif dans le même esprit afin de s'assurer que la zone périphérique fasse véritablement partie de l'espace économique de la région métropolitaine de Montréal.

Le gouvernement invite nos résidents à travailler là où ils ont établi leur résidence. A la rigueur, il s'agit d'un objectif auquel nous pourrions souscrire si nous avions la conviction qu'une telle politique ne se réduira tout simplement pas en une perte soit de résidents ou d'emplois. Pour qu'il en soit autrement, d'autres moyens d'action dans une optique plus large de développement régional intégré, doivent être adoptés afin d'intégrer non plus nos travailleurs à l'économie de la région métropolitaine de Montréal, mais l'ensemble de notre activité économique dans le marché global de la région métropolitaine de Montréal. C'est parce que la résolution est entièrement nette sur cet aspect à nos yeux capital de la question, que nous affirmons que ce projet de réorganisation constitue un effort trop peu important pour que nous soyons rassurés sur son impact ultime.

VI - LA STRUCTURE ET LE TERRITOIRE DE L'ORT

Ce dernier sujet abordé dans le présent mémoire, en est un sur lequel nous avons peu à dire, car étant exclus du territoire de l'ORT envisagé, celà ne nous regarde pas. Cependant, nous pouvons faire observer que la Proposition peut dans un sens être considérée comme essentiellement un élargissement du territoire où se prendront, via des mécanismes internes, des décisions relatives au transport en commun. Cet élargissement fait passer le territoire de celui actuellement desservi par la CTCUM à un territoire plus vaste. Cependant cet élargissement du territoire ne fera en somme que déplacer des problèmes déjà connus d'interconnection, de tarification, et d'extension éventuelle. A moins que les orientations définies par le gouvernement quant à l'étalement de la population, la croissance urbaine, et le développement régional ne soit suivi d'effets en tout point conformes aux voeux de ceux qui ont conçu ces politiques, on peut s'attendre au cours des dix ou quinze prochaines années, si cette réorganisation s'effectue, à ce que les municipalités de notre région finissent par connaître des difficultés analogues à celles qu'ont expérimenté Ville de Laval et les municipalités de la rive sud immédiate de Montréal face à la CTCUM. On pourra dire, alors, avec raison qu'il n'y a rien de nouveau sous le soleil.

Face à cet ORT, les municipalités que nous sommes seront tout à fait impuissantes puisqu'elles se trouvent à l'extérieur, sans aucune représentation et qu'elles doivent subir (à moins en définitive d'invoquer l'arbitrage du gouvernement du Québec) les décisions multiples qui au cours des prochaines années ne manqueront pas de les affecter. Nous souhaitons qu'après l'écoulement de ces quinze années, l'Assemblée Nationale ne soit pas à nouveau convoquée pour étudier un nouveau

projet qui cette fois étendrait le territoire de l'ORT pour englober nos régions. Déboucher sur une telle solution serait un aveu d'échec de même que le symptôme que durant toutes les années écoulées jusqu'à ce jour, la solution mise en place en fonction de la Proposition gouvernementale que nous discutons aujourd'hui ne sera révélée tout aussi insatisfaisante que peut l'être la situation actuelle. Les problèmes frontaliers sont des problèmes qui se posent aux frontières, M. de la Palisse lui-même aurait été d'accord là-dessus, mais celà implique qu'on ne peut les supprimer en repoussant les frontières de quelques kilomètres.

Nous avons abordé très brièvement dans ce mémoire le problème des disparités tarifaires que susciterait l'application du principe de ne pas subventionner en aucune manière les tarifs passagers à l'extérieur du territoire tout en les subventionnant lourdement à l'intérieur de celui-ci. Les incertitudes nombreuses que soulève une telle éventualité mais auxquelles la Proposition gouvernementale, dans son état actuel qui n'est guère plus qu'une esquisse illustrent bien la nature des difficultés auxquelles il faut s'attendre. Avant la période d'implantation la confusion risque d'être à son comble. Déjà pour la période passée et actuelle, nos municipalités continuent d'être maintenues dans l'ignorance des conséquences financières sur leur budget du déficit encourru par la CTCUM pour les desservir depuis la prise en charge de la Cie Métropolitain Sud. Nous ne disposons que d'assurances verbales de certains fonctionnaires à l'effet que nous n'aurons pas à nous en soucier! Au plus inquiétant de la situation actuelle, l'implantation du nouveau régime à moins d'avoir d'avance des réponses précises à ces questions sur le passé aussi loin que

sur l'avenir projeté, substituera une confusion telle qu'il deviendrait difficile d'assurer le maintien des services pendant la période de transition. Le contexte économique et financier actuel ne se prête pas - pour quiconque - à signer des chèques en blanc!

La nature de la Proposition ainsi que le calendrier extrêmement serré selon lequel le gouvernement semble vouloir la faire entrer en vigueur, suscite pour tous les partenaires et les parties impliquées des problèmes de transition importants ainsi que, dans l'immédiat, une grande incertitude. A l'incertitude et aux inconnus qui confrontent toutes les municipalités destinées à être incluses dans le territoire de l'ORT, s'ajoute pour nous des difficultés additionnelles et à vrai dire, une véritable solution de continuité relativement au service de transport en commun assurant la liaison entre notre région et la région métropolitaine de Montréal. On ne sait ni exactement ce qui se passera ni combien celà pourrait coûter, mais il semble, sauf erreur, que malgré tout, tout celà peut se passer très vite. Etant exclus de par la structure envisagée des décisions qui seront prises dès le début de la période d'implantation, on comprendra notre désir de nous assurer avant que le train ne soit en marche de la direction qui sera choisie et de toutes ses implications. En d'autres termes, nous voudrions que cette occasion que la Commission Permanente des Transports nous donne aujourd'hui de nous faire entendre et, espérons nous, dans une modeste mesure d'influer sur ses décisions, ne soit pas la dernière qui nous sera donnée avant que des décisions irrémédiables soient prises dans un contexte qui officiellement et légalement nous jettera dans les ténèbres extérieures.

POOR

QUALITY

ORIGINAL